

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

11/2023



Warszawski
Transport
Publiczny

STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU

W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ
NIE WYCHODZĄC Z DOMU

- ✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;
- ✓ wyrobisz Kartę Ucznia;
- ✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;
- ✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



Warszawski
Transport
Publiczny

AKTUALNOŚCI

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU

PODRÓŻE Z KOMUNIKACJĄ

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

To będzie duży krok w stronę poprawy jakości powietrza w Warszawie, a co za tym idzie także zdrowia i komfortu życia. Strefa Czystego Transportu, jeśli zostanie przyjęta przez radę miasta, ma szansę dużo zmienić w zakresie poprawy jakości życia w stolicy. Bo to właśnie transport samochodowy jest głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza. Jego ograniczenie przełoży się więc na zmniejszenie liczby chorób i po prostu przyjemniejsze życie. O tym, że to działa świadczą przykłady miast europejskich. Oczywiście nie od razu, bo jest to proces. Jednak badania dają jednoznaczne potwierdzenie skuteczności podjętych działań. W Warszawie SCT ma być wprowadzana sukcesywnie – co kilka lat ograniczany będzie wjazd do niej coraz starszych pojazdów. W związku z tym, wzrastać będzie rola Warszawskiego Transportu Publicznego, bo autobusy spełniające najwyższe normy w zakresie czystości spali – nisko – zeroemisyjne, czy też tramwaje, bez przeszkód będą mogły się w niej poruszać.

„Tramwajowo" zwracamy uwagę na „śliską szynę" oraz jesienne warunki atmosferyczne, które przysparzają sporo problemów motorniczym i znacząco wpływają na bezpieczeństwo pieszych. Kilkunastotonowy skład może się pośliznąć na torach, a jego droga hamowania jest znacznie dłuższa niż samochody osobowego. Pamiętajmy o tym zbliżając się do przejść – nie przechodźmy na „wczesnym czerwonym", tuż przed nadjeżdżającym tramwajem.

Obszernie przypominamy także o rocznicy uruchomienia tramwaju na Boernerowo. Dziś to miejsce kojarzy się jednoznacznie z „dwudziestką", a 90 lat temu dojechały tam tramwaje linii podmiejskiej – osiedle było poza granicami ówczesnej Warszawy. Pod odbudowie z wojennych zniszczeń, tramwaje wróciły i jeżdżą tam po dziś dzień. Nasz materiał historyczny i fotoreportaż z kursów zabytkowych tramwajów pozwolą nam cofnąć się w czasie do lat 30-tych XX wieku.

Życzymy przyjemnej lektury

Nowa umowa na autobusy przegubowe

Zarząd Transportu Miejskiego podpisał umowę na obsługę linii Warszawskiego Transportu Publicznego 50 autobusami przegubowymi.

W czwartek, 23 listopada dyrektor ZTM Katarzyna Strzegowska podpisała z firmą Mobilis umowę na świadczenie usług przewozowych. Umowa wejdzie w życie 1 stycznia 2024 roku. Jej zapisy będą obowiązywała ponad trzy lata – do 31 stycznia 2027 roku. Prywatny operator zapewni 54 autobusy 18-metrowe (w tym cztery wozy rezerwowe), mieszczące ok. 130 pasażerów. Kontrakt przewiduje, że rocznie pojazdy Mobilisu mają wykonać 4 miliony wozokilometrów. Koszt jednego wozokilometra wyniesie 13,94 złotych.

Mobilis do obsługi kontraktu musi zapewnić autobusy w standardzie warszawskim, w barwach WTP. Będą wyposażone zgodnie z wysokimi wymaganiami, stawianymi przez ZTM, czyli m.in. w klimatyzację, system informacji pasażerskiej, ułatwienia dla osób o ograniczonej mobilności.



Nowe ulice i nowe trasy na Białołęce

Od soboty 25 listopada autobusy na Białołęce jeżdżą nowymi trasami ulicą G. Verdiego. Mieszkańcom łatwiej będzie się poruszać po dzielnicy i dojechać do centrum Warszawy.

Wschodnia Białołęka to jeden z najszybciej rozwijających się obszarów Warszawy. Choć rozległa dzielnica jest oddalona o kilkanaście kilometrów od centrum Warszawy, nowe inwestycje komunikacyjne sukcesywnie „skracają" czas dojazdu do szkoły, pracy czy kina.

Po otwarciu nowego ronda u zbiegu ulic Ostródzkiej i Zdziarskiej autobusy linii 134, 314 i N14 wróciły w ten rejon a 120, 226 i 326 pojechały nowymi trasami. Ponownie funkcjonują przystanki Zdziarska-Kanał 01, Mańki-Wojdy 01, 02 i 04.

Autobusy na ulicy G. Verdiego

Od soboty 25 listopada, po otwarciu dla ruchu w całości ulicy G. Verdiego, autobusy linii **120**, **134** i **226** jeżdżą zmienionymi trasami, obsługując nowe obszary „zielonej Białołęki" - zostały skierowane ulicą w bezpośrednim sąsiedztwie dużych osiedli mieszkaniowych, na której dotychczas nie było pojazdów WTP.



Wzdłuż ulicy G. Verdiego powstały cztery nowe przystanki – Pucciniego 01 i 02 (przy skrzyżowaniu z G. Pucciniego w sąsiedztwie wejścia do Szkoły Podstawowej nr 361 im. Papcia Chmiela) oraz Os. Zielona Dolina 01 i 02 (przed skrzyżowaniem z ulicą M. Callas).

Od 4 września funkcjonują już nowe przystanki RUSKOWY BRÓD-SZKOŁA przy wejściu do szkoły nr 361 od strony ulicy Ruskowy Bród. Docelowo, po umożliwieniu przejazdu autobusów ulicą G. Verdiego szkoła będzie obsługiwana zarówno od strony ulicy G. Verdiego liniami 120, 134 i 226 jak i od ulicy Ruskowy Bród linią 326.

Oto trasy autobusów po otwarciu ulicy G. Verdiego (uwaga, dla linii 120 z uwzględnieniem objazdu spowodowanego przebudową ulicy Kąty Grodziskie i zamknięciem jej fragmentu od ronda na skrzyżowaniu z ulicą L. Berensona do Stogi):

120: OLESIN – Kobiałka – Mochtyńska – Fajna – Mańkowska – M. Callas – G. Verdiego - Zdziarska – Ostródzka - Olsztyńska – L. Berensona - Głębocka ... – DW. WSCHODNI (KIJOWSKA),

134: OLESIN – Kobiałka – Ruskowy Bród – M. Callas – G. Verdiego – Zdziarska – Ostródzka – ... – METRO MARYMONT,

226: ZDZIARSKA-KANAŁ 01 – Zdziarska – G. Verdiego – M. Callas – Mańkowska – Fajna – Mochtyńska – Ostródzka – Toruńska – ... – METRO BRÓDNO.

Inne trasy, lepszy dojazd

Skierowanie autobusów linii 120 nową ulicą umożliwi mieszkańcom pobliskich osiedli bezpośredni dojazd do najbliższej stacji metra Kondratowicza, bez konieczności przesiadki, a także da połączenie tym dużym osiedlom z Dworcem Wschodnim. Mieszkańcy rejonu przystanku Przejezdna przy ulicy Ostródzkiej, w zamian za autobusy linii 120 przekierowane na inne ulice, mają 226 kursujące prosto Ostródzką do stacji metra Bródno.

Mieszkańcy osiedla przy ulicy G.Verdiego będą mieli bliżej do autobusów linii 134, bo dotychczas musieli chodzić do nich do przystanku przy Zdziarskiej. Tą linią będą mogli dojechać – tak jak dotychczas, bezpośrednio na Marymont do pierwszej linii metra, a w weekendy dodatkowo także do drugiej linii, do stacji Bródno. Połączenie ze Szkołą Podstawową nr 361 przy ulicy Ruskowy Bród zostanie utrzymane autobusami 134 zatrzymującymi się na przystanku Pucciniego przy wejściu do tej szkoły od strony ulicy G. Verdiego.

Natomiast skierowanie autobusów linii 226 nową ulicą przybliży tę linię mieszkańcom osiedla przy ulicy G. Verdiego, którzy dotychczas musieli dochodzić do odległych przystanków przy ulicy Zdziarskiej lub M. Callas.

Co słychać na budowie metra na Karolinie?

Kilkadziesiąt obiektów, w tym hale elektrowozowni, budynki administracyjne i gospodarcze na trzydziestu hektarach terenu – tak będzie wyglądała nowa stacja techniczno-postojowa metra na Bemowie. We wtorek, 21 listopada, prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski wmurował kamień węgielny w jednym z budynków STP Karolin.

STP Karolin to druga, po STP Kabaty, stacja techniczna – miejsce w którym można kompleksowo obsługiwać pociągi metra i zarządzać procesem eksploatacyjnym linii. Obecnie całą sieć warszawskiego metra obsługuje stacja STP Kabaty, która jest zbyt mała do obsługi stale rozbudowywanej sieci podziemnej kolejki. Dlatego wraz z ostatnim odcinkiem linii M2 (stacje Lazurowa, Karolin, Chrzanów), powstaje jednocześnie Stacja Techniczno-Postojowa Karolin. Widać tu już konstrukcje hal elektrowozowni, a także budynków administracyjnych.

– *Mimo niesprzyjających warunków prace przy budowie STP stale postępują. Dotrze tu sieć podziemna samej kolejki, natomiast potrzebne jest również zaplecze warsztatowe i gospodarcze – a to wszystko na 30 hektarach terenu. Ta stacja postojowa jest naprawdę duża, a inwestycja imponująca. Jest potrzebna do obsługi II linii, ale również do obsługi pierwszego etapu III linii, którą niedługo zaczniemy projektować* – mówił podczas uroczystości wmurowania kamienia węgielnego Rafał Trzaskowski.



Koniec prac za trzy lata

Długa na prawie 2 kilometry stacja jest zlokalizowana pomiędzy ulicami K. Gierdziejewskiego i Dostawczą, Instytutem Energetyki i linią kolejową. Budowa STP Karolin jest częścią kontraktu obejmującego również realizację ostatniego, prawie czterokilometrowego odcinka M2 na Bemowie.

– *Po zakończeniu budowy tych trzech stacji, mieszkańcy Bemowa w 20 minut będą mogli dojechać do centrum miasta. Również mieszkańcy pobliskiego Ożarowa Mazowieckiego będą mieli znacznie łatwiejszy dojazd do centrum Warszawy. Sieć metra będzie liczyła w sumie 46 km, z 42 stacjami* – dodaje prezydent Warszawy.

Obecnie na całym, bemowskim odcinku II linii metra trwają zaawansowane prace budowlane, na wszystkich trzech stacjach – Lazurowa, Chrzanów i Karolin – realizowane są ściany szczelinowe. Wybetonowany jest już również strop komory startowej dla ogromnej tarczy wiertniczej TBM na stacji Karolin. Właśnie stąd, w przyszłym roku, rozpocznie się drążenie tuneli.

– Myślę, że już za trzy lata – w 2026 roku – zakończymy budowę tego odcinka. Za rok zaczną się prace, które tunelem połączą te wszystkie stacje – mówił Rafał Trzaskowski.

Unijne środki na budowę metra

Za parę tygodni Warszawa zaprezentuje rozwiązania komunikacyjne i decyzje dotyczące III linii metra. – *Miejmy nadzieję, że prace nad III linią będą mogły się rozpocząć w 2027 roku,*

a zakończyć w roku 2030 – wyjaśniał prezydent. Przypomniał on również, że prowadzenie takich inwestycji bez wsparcia unijnymi środkami nie jest możliwe.

– Mamy dobre wiadomości z Brukseli. Pierwsza transza KPO, w postaci 5 mld euro, zostanie odblokowana. Liczymy na to, że w związku z przywracaniem praworządności w Polsce, pieniądze unijne zostaną w całości odblokowane i inwestycje w niskoemisyjną energię i tabor oraz komunikacje miejską, będą mogły być wspierane przez Unię Europejską. Tak żebyśmy mogli budować III linię metra i żeby komunikacja miejska mogła się rozwijać w całej Polsce; tak, żebyśmy mogli dokonywać transformacji naszych miast, ale również przy okazji walczyć z ociepleniem klimatycznym, stale obniżając poziom emisji – mówił prezydent. *– Wierzę, że wchodzimy w kolejną fazę modernizacji naszego kraju – i to właśnie dzięki pieniądzom z Krajowego Planu Odbudowy, które – mam nadzieję – w przeciągu najbliższych miesięcy dotrą do Polski* – dodaje Rafał Trzaskowski.

P+R przez cały weekend

Już za kilka miesięcy, na parkingach P+R będzie można bezpłatnie zostawić samochód na cały weekend – wystarczy bilet Warszawskiego Transportu Publicznego To jedna z nowości w regulaminie parkingów zatwierdzonym przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy.

Rada Warszawy na ostatniej sesji przyjęła zmiany w regulaminie parkingów działających w systemie P+R. Od początku ich funkcjonowania, czyli od 2007 roku, regulamin był już kilkukrotnie zmieniany tak, aby jego regulacje nadążały za rozwijającym się systemem transportowym Warszawy i aglomeracji oraz zmianami w regulacjach i technologiach dotyczących przemieszczania się. Na przestrzeni lat pojawiły się w nim np. zapisy dotyczące kontroli, a także pojazdów elektrycznych i hybrydowych. Teraz nadszedł czas na kolejne poprawki. Zmiany wejdą w życie za ok. 6 miesięcy.

Weekend z WTP

Nowy regulamin w definicji pojazdów elektrycznych i hybrydowych odnosi się bezpośrednio do ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Uzupełniony został katalog pojazdów uprawnionych do parkowania – dodano do niego hulajnogi, pojazdy coraz bardziej popularne i dla części użytkowników będące wygodnym środkiem dojazdu do punktu przesiadkowego.

Kolejna zmiana dotyczy możliwości parkowania w weekend (od nocy z piątku na sobotę do poniedziałkowego poranka). Samochód będzie można zostawić na P+R na cały weekend, także w nocy – wystarczy ważny bilet WTP, np. właśnie weekendowy za 24 zł. To znakomita propozycja dla weekendowych turystów odwiedzających Warszawę, zdecydowanych na podróżowanie po mieście transportem publicznym.

„Tankowanie" elektryków

Zmienią się także zasady korzystania z parkingów przez właścicieli pojazdów elektrycznych i hybrydowych. Nie będzie już kart EKO, które zezwalały na pozostawienie samochodu także w godzinach nocnych – zasady parkowania będą takie same dla posiadaczy wszystkich samochodów, niezależnie od rodzaju napędu. Trzeba będzie także zapłacić za ładowanie.

Na stacjach pojawią się liczniki energii elektrycznej. Stawkę określono na 1,61 zł za kWh. Zmiana podyktowana jest rosnącą liczbą pojazdów z napędem elektrycznym, a co za tym idzie także rosnącą liczbą punktów ładowania na parkingach (jest ich 38, w przyszłym roku przybędą kolejne dwa), a także rosnącymi cenami nośników energii, które powodują, że koszt funkcjonowania stacji ładowania jest coraz większym obciążeniem dla budżetu komunikacyjnego.

Wzrośnie także opłata za korzystanie z miejsca postojowego bez ważnego biletu lub uprawnień do bezpłatnych przejazdów. Będzie wynosiła 250 zł, ale będzie niższa o 100 zł jeśli zapłacona zostanie od razu w kasie parkingowej lub u kontrolera. To rozwiązanie analogiczne jak przy opłacie dodatkowej za jazdę bez ważnego biletu – jest ona niższa przy zapłacie na miejscu.

Nowy regulamin P+R wejdzie w życie po 5 miesiącach od daty opublikowania uchwały rady miasta wprowadzającej go.



Sieć parkingów „Parkuj i Jedź" w Warszawie to już 17 obiektów. Jest na nich blisko 4,8 tys. miejsc parkingowych dla samochodów (w tym ponad 100 dla osób z niepełnosprawnościami) oraz prawie 1000 dla rowerów. Parkingi jest dostępne we wszystkie dni tygodnia w godz. 4:30-2:30. Pierwsze 20 minut pakowania jest bezpłatne. Kierowcy, którzy chcą zostawić samochód bez opłat na dłużej, muszą posiadać aktywny bilet WTP: krótkookresowy (dobowy, 3-dniowy, weekendowy), lub długookresowy (30- i 90-dniowy) albo uprawnienia do bezpłatnych przejazdów.

Bohaterem może zostać każdy

Pracownica Punktu Obsługi Pasażerów pomogła uratować życie człowieka, który stracił przytomność. Jak sama mówi, zadziałała odruchowo i wykorzystała sprzęt, który znajduje się w każdym POP-ie.

Taka sytuacja może się zdarzyć wszędzie i w każdym momencie: na ulicy, na przystanku, w metrze, w teatrze, na zakupach. Ktoś idzie, nagle upada, traci przytomność, przestaje oddychać i jeśli szybko nie dostanie fachowej pomocy, może nie doczekać przyjazdu pogotowia ratunkowego. Warto być gotowym, szkolić się z prowadzenia resuscytacji i nie bać się udzielać pomocy. Tak zachowała się pracownica POP-u przy stacji metra Ratusz-Arsenał.

– *Do naszego punktu weszła kobieta, szukająca pomocy dla nieprzytomnego. Razem z koleżanką, poszłyśmy po defibrylator. Ruszyłam od razu, wszystko działo się mechanicznie. Akcja już trwała, przy nieprzytomnym było kilka osób, jedna pani dzwoniła na 112, ktoś prowadził resuscytację. Odpakowałam zestaw. Mężczyzna, który wszystkim kierował powiedział mi: niech pani włączy i słucha komend. Urządzenie samo mnie poprowadziło, co i jak mam robić. Podpięliśmy elektrody, włączyliśmy. Defibrylator zadziałał, a po chwili człowiek odzyskał funkcje życiowe. Ułożyliśmy go w bezpiecznej pozycji i czekaliśmy na przyjazd pogotowia ratunkowego. Podczas samej akcji byłam skupiona i dopiero, kiedy wróciłam do pracy, poczułam jak wiele emocji mnie to kosztowało* – opisuje pracownica ZTM.

I dodaje. – *Postawa przechodniów była budująca. Wiele osób się zatrzymywało i pytało, czy trzeba w jakiś sposób pomóc.*

Dramatyczne sceny rozegrały się w pobliżu POP-u, na terenie antresoli, gdzie wiele osób mogło udzielić pierwszej pomocy, a sprzęt do ratowania życia ludzkiego był pod ręką. Warto pamiętać, że w każdym Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM znajdują się defibrylatory i można ich użyć w każdej chwili. Sprzęt AED jest sprawdzany co tydzień, żeby można było zareagować na ewentualne usterki. Regularnie wymieniane są w nich baterie i elektrody – ostatnia wymiana miała miejsce w tym roku. Pracownicy ZTM przechodzą szkolenia z udzielania pierwszej pomocy.

Sprzęt AED można także znaleźć na peronach stacji metra i w każdym pociągu Szybkiej Kolei Miejskiej. Mapa z zaznaczonymi ogólnodostępnymi defibrylatorami można jest dostępna na stronie Miejskiego Centrum Kontaktu 19 115.





Akcja „Znicz” 2023: trzy dni pełnej mobilizacji

To były trzy dni pracy na wysokich obrotach dla kierowców, motorniczych, służb nadzoru ruchu i informatorów. Wszystko po to, by ponad 434 tysiące pasażerów bezpiecznie i wygodnie dojechało na warszawskie cmentarze.

Akcja „Znicz” jest największą cykliczną akcją przewozową Warszawskiego Transportu Publicznego. Co roku w okolicach Wszystkich Świętych na warszawskie ulice wyruszają setki dodatkowych autobusów i tramwajów, z których chętnie korzystają mieszkańcy stolicy i goście. Autobusy i tramwaje podjeżdżają niemal pod same bramy nekropolii, a pasażerowie nie muszą się martwić, gdzie zaparkować swoje auto.

Trzy dni linii specjalnych

Nic dziwnego, że frekwencja dopisuje, a skoro jest popyt, to jest i podaż. W sam dzień Wszystkich Świętych, który jest ustawowo wolny od pracy, na stołeczne ulice wyjechały autobusy i tramwaje 24 specjalnych linii cmentarnych i dodatkowo zasililiśmy 19 linii kursujących regularnie. Na obie linie metra skierowane zostały dodatkowe pociągi, uruchomiona linia tramwajowa 25, a do obsługi wybranych linii wysłaliśmy pojazdy o większej pojemności. Łącznie dało to 521 dodatkowych autobusów (w tym 492 na liniach cmentarnych) i 47 tramwajów (w tym na liniach cmentarnych 27). W sumie na ulice wyjechało niemal tyle autobusów i tramwajów co w dzień powszedni.

Ponieważ 1 listopada wypadł w tym roku w środę czyli w środku tygodnia roboczego, ułatwiliśmy dojazd na cmentarze już w weekend poprzedzający czyli 28-29 października, podstawiając dodatkowo 56 tramwajów i 168 autobusów. Najdłużej jeździły autobusy linii C40 docierające do największego w Warszawie Cmentarza Północnego. Autobusy tej linii kursowały dodatkowo także w dniach 30-31 października i 2 listopada, czyli w Dzień Zaduszny.

Liczby, liczby

Łącznie pojazdy WTP (tramwaje, autobusy, metro) w trakcie akcji „Znicz” (czyli 28-19 października i 1 listopada) przejechały dodatkowo ok. 171 tysięcy wozokilometrów. Specjalne linie cmentarne przewiozły w tym czasie ponad 434 tysiące osób; w sam dzień Wszystkich Świętych było to ponad 350 tysięcy pasażerów. Autobusy 1 listopada „zrobiły” dodatkowo prawie 60 tysięcy wozokilometrów, tramwaje prawie 25 tysięcy a metro ponad 42 tysiące.

Nad sprawnym przebiegiem akcji i bezpieczeństwem pasażerów 1 listopada czuwało około 160 pracowników nadzoru ruchu (około 90 w weekend poprzedzający). Pasażerowie mogli też skorzystać z pomocy około 50 informatorów.

W ciągu tych trzech dni łącznie sprzedanych zostało 714 761 biletów o wartości 5 146 994 zł. Oznacza to, że pasażerowie kupili o 7,31 proc. więcej biletów niż w tym samym czasie w 2022 roku. W dniu Wszystkich Świętych, kiedy ruch w WTP był największy, sprzedaliśmy 233 520 biletów czasowych, jednorazowych i krótkookresowych za 934 097 złotych – o 13 procent więcej niż rok wcześniej. Co ciekawe, tego dnia wielu pasażerów kupowało także bilety długookresowe – sprzedaliśmy ich 7580.





90 LAT TRAMWAJU NA BOERNEROWO








20 BOERNEROWO
3817


B
BOERNEROWO


B
BANACHA

Strefa Czystego Transportu:

WIĘKSZY OBSZAR, ROZWIĄZANIA DOSTOSOWANE DO POTRZEB

W celu ograniczenia szkodliwych dla zdrowia emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu drogowego władze wielu europejskich miast decydują się na wprowadzenie stref czystego transportu, czyli obszarów, do których wjazd uzależniony jest od spełniania określonej normy emisji spalin. Przed podobną decyzją stają także władze Warszawy.

Strefa czystego transportu (w skrócie SCT) to wydzielony obszar, po którym mogą poruszać się wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednie normy emisji spalin (tzw. normy Euro, które są powiązane z datą produkcji pojazdu). Do strefy mogą wjechać wszystkie pojazdy, niezależnie od rodzaju napędu – czyli także benzynowe, diesle, hybrydy, czy z instalacjami LPG – pod warunkiem spełniania określonej normy emisji spalin silnika. Od wymogów przewidziane są wyjątki.

Pod koniec stycznia władze Warszawy zaprezentowały wstępny projekt strefy czystego transportu, równocześnie ruszył proces konsultacji społecznych SCT, które trwały trzy miesiące. Wpłynęło ponad 3000 uwag i odbyło się bardzo wiele rozmów i spotkań na temat proponowanych rozwiązań. Przeprowadzone zostały również dodatkowe analizy w zakresie zgłoszonych propozycji zmian. - Uwzględniliśmy głosy osób mieszkających w obrębie strefy oraz seniorów, którzy z wielu powodów mogą mieć trudność w dostosowaniu się do zasad. Jednocześnie wsłuchaliśmy się w głos tych mieszkańców, którzy troszczą się zdrowie i jakość powietrza, dlatego zadecydowaliśmy o powiększeniu obszaru strefy czystego transportu, co sprawi, że efekt dla jakości powietrza będzie znaczący – mówi Michał Olszewski, zastępca prezydenta Warszawy.

Zgłoszone uwagi wpłynęły na kształt obecnego projektu strefy. Przede wszystkim zastosowano szereg ulg i wyjątków z myślą o seniorach i mieszkańcach strefy. Osoby zamieszkałe wewnątrz SCT i płacące podatki w Warszawie zwolnione będą ze spełniania wymagań strefy na pierwszych dwóch etapach jej wprowadzania. Reguły SCT dotyczyć ich będą dopiero od stycznia 2028 roku - wówczas nie będą mogli poruszać się po strefie pojazdem z silnikiem Diesla starszym niż 13 lat i pojazdem benzynowym starszym niż 22 lata. Wprowadzony zostanie wyjątek dla seniorów (osób, które do końca 2023 roku ukończą 70 lat), o ile już przed przyjęciem uchwały o SCT byli właścicielami swoich pojazdów. Oznacza to, że osoby powyżej 70. roku życia, po spełnieniu określonych warunków, będą zwolnione bezterminowo z zasad obowiązujących w ramach SCT. Do strefy będą mogły także wjeżdżać pojazdy zabytkowe.

Dla kierowców z Warszawy, którzy kupili samochód już po przyjęciu uchwały, ale spoza obszaru SCT oraz dla osób spoza Warszawy, warunki pozostają bez zmian. Od lipca 2024 r. nie będą mogli poruszać się po strefie pojazdem z silnikiem Diesla starszym niż 18 lat i pojazdem benzynowym starszym niż 27 lat.

Obszar strefy

Według nowych założeń warszawska strefa czystego transportu obejmie: całe dzielnice Śródmieście, Żoliborz i Praga-Północ; prawie całą Ochotę (poza SCT pozostanie fragment z CH Reduta i ulicą Mszczonowską oraz Dworzec Zachodni) i Pragę-Południe (poza SCT pozostanie Olszynka Grochowska: niezamieszkały obszar PKP i rezerwat przyrody); większość Mokotowa (poza SCT pozostaną Sadyba, Stegny, Augustówka i część Służewca); około połowę Woli (do al. Prymasa Tysiąclecia). Na granicach strefy umieszczone zostaną specjalne znaki drogowe. Przy wjeździe nie będzie szlabanów.

O wprowadzeniu strefy czystego transportu oraz o regulacjach dotyczących jej funkcjonowania zadecyduje Rada m. st. Warszawy.

Szczegółowe informacje o strefie czystego transportu można znaleźć na stronie urzędu miasta.

Jak to robią inni?

Większość stref czystego transportu (w skrócie SCT) powstała w ciągu ostatnich 10 lat, a ich liczba wciąż systematycznie wzrasta. W Europie funkcjonuje obecnie ponad 320 takich stref: połowa z nich znajduje się we Włoszech, jedna czwarta – w Niemczech.

Z badania zrealizowanego na przełomie marca i kwietnia 2023 roku na zlecenie stołecznego ratusza na reprezentatywnej grupie 1020 mieszkańców Warszawy wynika, że niemal 70 proc. dorosłych mieszkańców Warszawy (w tym 66 proc. kierowców deklarujących jazdę autem regularnie) popiera wprowadzenie SCT. Kobiety w porównaniu do mężczyzn są bardziej pozytywnie nastawione do tego rozwiązania. Osoby w wieku 70 lat i starsze częściej niż pozostałe uważają, że dzięki SCT warszawiacy będą zdrowsi. Taka opinia częściej występuje też wśród osób, które nie mają samochodu w swoim gospodarstwie domowym.

Do 2025 r. w Europie będzie najprawdopodobniej funkcjonować już 507 stref czystego transportu (co oznacza 58 proc. wzrost w porównaniu do czerwca 2022), głównie z powodu nowych krajowych przepisów wchodzących w życie we Francji, Hiszpanii i Polsce, które wspierają tworzenie takich rozwiązań – wynika z ubiegłorocznego raportu Clean Cities Campaign „Trendy rozwoju stref nisko- i zeroemisyjnych w Europie".

Ponadto, w ciągu dwóch najbliższych lat co najmniej 27 istniejących stref czystego transportu zostanie rozszerzonych lub stanie się bardziej restrykcyjna – będzie to dotyczyło największych miast Europy, takich jak Londyn, Paryż, Bruksela i Berlin.

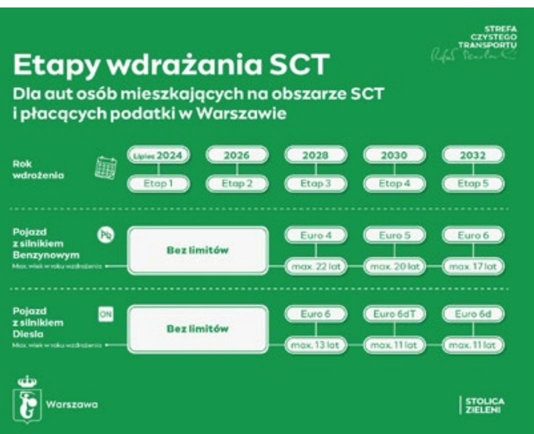
W Europie Środkowej i Wschodniej strefy czystego transportu to nowość. W Polsce decyzję o utworzeniu SCT podjął już Kraków - zacznie ona obowiązywać od 1 lipca 2024. Plany utworzenia strefy przedstawiły też władze Wrocławia.

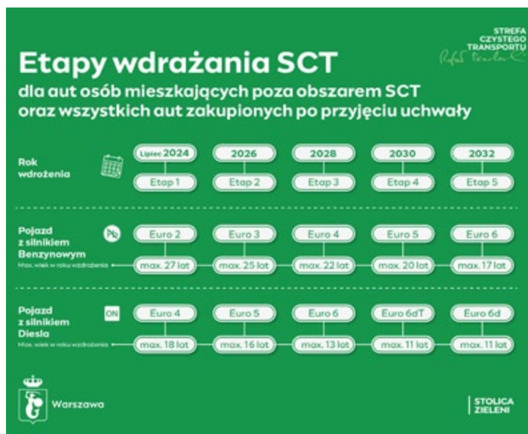
Przykłady miast ze strefami czystego transportu

Antwerpia

W Antwerpii pierwsze ograniczenia emisyjności pojazdów poruszających się po mieście wprowadzono w 2017 roku., następne w 2020, a kolejne zaostrzenie przepisów planowane jest na 2025 rok. Obecnie dopuszczone do wjazdu są samochody spełniające wymagania Euro 2 z silnikiem benzynowym (tj. wyprodukowane w 1997 roku i później). Natomiast diesle muszą spełniać standardy min. Euro 5 (tj. wyprodukowane w 2011 roku i później). Diesle spełniające wymogi Euro 4 również mogą wjechać, ale za dopłatą.

W Antwerpii wdrożenie lage-emissiezone pozwoliło na zmniejszenie emisji tlenków azotu (NOx) o 32 proc., a sadzy o 55 proc., jeśli porównamy dane z 2021 do 2016 roku.





Londyn

Najbardziej rozbudowany system stref niskoemisyjnych znajduje się w stolicy Wielkiej Brytanii. Londyn posiada dwa rodzaje stref - Low Emission Zone i Ultra Low Emission Zone oraz dodatkową strefę z opłatą kongestyjną (congestion charge) za korzystanie z dróg w mieście. Pierwsza strefa obejmuje większość zurbanizowanych części Londynu, ale jej wymogi dotyczą głównie ciężkich pojazdów posiadających silniki Diesla. Vany i minibusy muszą spełniać normę min. Euro 3 (wyprodukowane w 2001 roku lub później), a autobusy i pojazdy specjalistyczne – Euro 6 (wyprodukowane w 2014 roku lub później).

Strefa ultraniskiej emisji obejmuje obszar między północną i południową obwodnicą, obejmuje duży obszar o powierzchni ok. 380 km kw. Restrykcje obowiązują wszystkie rodzaje pojazdów. Muszą one spełniać normy przynajmniej Euro 4 dla aut benzynowych (rok produkcji 2006 lub później) i Euro 6 dla diesla. Taki sam zakres wymagań proponuje wprowadzić u siebie Warszawa, ale dopiero od 2028 roku.

Jak podają władze Londynu, kilka lat po utworzeniu strefy niskiej emisji pomiary wykazały, że na obszarze miasta średnie stężenie szkodliwych NOx spadło o 44 proc. Spadek stężenia pyłów PM2,5 w niektórych punktach pomiarowych sięgnął 26 proc., a średnio dla centrum miasta - 9 proc. Pięć lokalizacji w mieście po raz pierwszy we współczesnej historii Londynu spełniało normy WHO dla PM2,5 wynoszące 10 mikrogramów na metr sześcienny!

Berlin

Do Umweltzone w Berlinie, która istnieje już od 2008 roku, mogą wjechać wyłącznie samochody spełniające normę minimum Euro 1 dla benzyny (rok produkcji 1993 i później) i Euro 4 dla diesla (rok produkcji 2006 i później). Według szacunków władz miasta, od 2010 roku emisja cząstek stałych z pojazdów spadła o 50 proc., a tlenków azotu – o ok. 20 proc.

Co ciekawe, w 2019 roku w stolicy Niemiec zdecydowano o wprowadzeniu punktowych ograniczeń wjazdu na ulicach, gdzie stężenia zanieczyszczeń były największe. “Diesel Euro 6 LEZ” ograniczał wjazd wszystkim pojazdom z silnikiem diesla, niespełniających normy minimum Euro 6. Zabieg ten okazał się na tyle skuteczny, że w czerwcu 2021 roku w wyniku poprawy jakości powietrza cofnięto ograniczenie na połowie ulic objętych wymogami.

Kraków

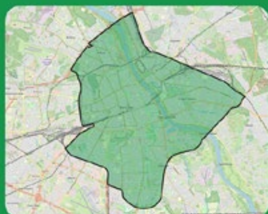
Kraków jako pierwsze polskie miasto podjął już uchwałę o utworzeniu strefy czystego transportu, SCT obejmie całe miasto i zostanie wprowadzona w dwóch etapach. W bardzo łagodnej wersji od lipca 2024 roku – wymóg Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 z silnikiem Diesla. Bardziej restrykcyjne przepisy zaczną obowiązywać od lipca 2026 roku – wówczas samochody benzynowe będzie obowiązywała norma min. Euro 3 (wyprodukowane w 2001 roku i później), a samochody z silnikiem Diesla min. Euro 5 (wyprodukowane w 2011 roku i później). Co ważne, pojazd zarejestrowany po 1 marca 2023 roku, będzie już musiał być dostosowany do surowszych wymogów.

Władze Krakowa, bazując na danych ICCT, szacują, że po wejściu w życie drugiego etapu obowiązywania SCT, tlenków azotu może być w krakowskim powietrzu mniej niemal o połowę w porównaniu z 2019 rokiem Spadek ilości pyłów z transportu drogowego ma być jeszcze większy – o ok. 82 proc. ■

Nowe granice SCT

STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU





Warszawa

STOLICA ZIELENI



Tbilisi – jedyna sieć metra w Gruzji

Położone w dolinie Tbilisi to stolica i jednocześnie największe miasto Gruzji – zamieszkuje je ponad milion osób, czyli ok. 30 proc. mieszkańców całego kraju . Rozciąga się w dolinie rzeki Kury i jej bezpośrednim sąsiedztwie, pomiędzy kilkoma wzgórzami - swoim kształtem przypomina trochę literę Y. Wzdłuż najbardziej gęstej zabudowy poprowadzone są główne drogi wjazdowe i wyjazdowe z miasta oraz jedna z dwóch linii metra.

Właśnie metro jest najsprawniejszym środkiem komunikacji w Tbilisi. Łączna długość obu linii to 29 kilometrów z 23 stacjami. Kręgosłupem miasta jest linia czerwona, łącząca ścisłe centrum z dworcem kolejowym, ulicą Rustaweli, bazarem i dworcem Didube, starą dzielnicą Avlabari i osiedlami mieszkaniowymi na południu i północy. Druga linia (zielona), do której możemy się przesiąść na stacji przy głównym dworcu kolejowym, dowozi na ogromne blokowisko Saburtalo, w zachodniej części miasta.

Czwarte metro w Związku Radzieckim

Choć Tbilisi w skali całego, byłego ZSRR nie było zbyt dużym miastem, pierwszy odcinek podziemnej kolei otwarto tu dość wcześnie - w 1966 roku. W kolejności to czwarty uruchomiony system metra w Związku Radzieckim - po Moskwie, Leningradzie (dziś Petersburg) i Kijowie.

Ze względu na urozmaiconą rzeźbę terenu od początku zakładano poprowadzenie linii częściowo w tunelach, a częściowo na powierzchni. Pierwszy odcinek Rustaveli – Didube łączył ścisłe centrum z miejskim targowiskiem i dużym dworcem autobusowym. Pociągi zatrzymywały się po drodze przy czterech stacjach, między innymi przy ważnych, miejskich zabytkach i instytucjach oraz przy dworcu kolejowym. Tam zaplanowano również początek drugiej linii w kierunku dużego osiedla mieszkalnego Saburtalo. Tę otwarto już w 1979 roku – początkowo tylko cztery stacje.

W kolejnych latach sukcesywnie rozbudowywano drugą linię w kierunku zachodnim, aż do końca osiedla i miejskiego uniwersytetu (ostatnią stację otwarto w 2017 roku). Jednocześnie nie zapominano o wydłużaniu pierwszej linii – ostateczny kształt zyskała ona w 1989 roku. Pociągi do dziś łączą północną i południową część miasta ze ścisłym centrum, zatrzymując się w sumie na 16 stacjach.

Znane wagony na miejskich torach

Tabor tbiliskiego metra jest jednorodny i typowy dla miast byłego ZSRR – obie linie w całości obsługują wagony Metrowagonmasz seria 81, które znamy również z warszawskiego metra. Obecnie wszystkie wagony są po modernizacji, wykonywanej przez miejski zakład remontu wagonów. Pociągi zyskały nowe „czoła" wyposażone w lepsze oświetlenie i wyświetlacze, a wnętrza zostały odświeżone i unowocześnione. Pomimo tego podróż tbiliskim metrem jest niezbyt komfortowa – składy na niektórych odcinkach poruszają się dość powoli (ze względu na stan torów) oraz są bardzo głośne.





Metro czy marszrutka?

Tam, gdzie nie dojeżdża metro, kursują liczne autobusy i marszrutki (niewielkie busiki, mieszczące do kilkunastu osób). Wielu mieszkańców Tbilisi korzysta również z przejazdów taksówkami lub uberem – ceny są niskie, wręcz konkurencyjne do komunikacji miejskiej.

Bilety na komunikację miejską (autobusy, marszrutki, metro) koduje się na specjalnej karcie miejskiej, którą można kupić w punkcie na każdej stacji metra. Jednorazowy przejazd to koszt 0,50 GEL (ok. 80 groszy). Sama karta kosztuje 2 GEL (1,60 złotych) i jest ładowana na okaziciela – można korzystać z jednej w kilka osób, kasując ją odpowiednią ilość razy przy wejściu do pojazdu lub na stację.

Metro (zwłaszcza czerwona linia) to pewny i szybki środek transportu, szczególnie ważny dla turystów, odwiedzających Tbilisi. W mieście od dwóch dekad nie ma tramwajów – metro jest w zasadzie jedyną alternatywą na szybki transport w stosunku do stojących w korkach autobusów i taksówek.

Plany na przyszłość

Stacje metra w Tbilisi są sukcesywnie modernizowane, choć ich socrealistyczne wnętrza wciąż pozostają siermiężne i trochę ponure. Jest jednak czysto i schludnie, a pociągi kursują często.

Pierwotnie w Tbilisi planowano budowę trzech linii metra – rozpad ZSRR i brak centralnego finansowania utrudnił realizację pełnego projektu. Trzecia linia miała rozpoczynać się w centrum i biec okrężną drogą do osiedla Vazisubani, zatrzymując się aż na 14 stacjach. Budowę nawet rozpoczęto (pierwotne otwarcie pierwszego odcinka miało mieć miejsce w 2000 roku), jednak do dziś jej nie ukończono – stacje i wydrążone tunele są zamknięte i zalane wodą. ■







Warszawski Transport Publiczny



PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA

P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.



STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Mazowsze. serce Polski

Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego



Po co w tramwaju jest piasek?

Kiedy i dlaczego tramwaje się ślizgają? Czy stalowe koła na mokrym torowisku zachowują się tak samo, jak opony na asfalcie? Dlaczego motorniczym lepiej się jeździ podczas srogiej, śnieżnej zimy, niż jesienią? A wreszcie: co to jest mada i piasecznica?

Prowadzenie kilkudziesięciotonowego składu tramwajowego znacznie różni się od kierowania innymi, dużymi pojazdami – np. autobusami. Tramwajowi pod tym względem bliżej do pociągu, choć porusza się zwykle w ruchu miejskim. Podczas silnych opadów deszczu samochodem czy autobusem można wpaść w poślizg, natomiast tramwaje wówczas radzą sobie świetnie. Podobnie w trakcie obfitych opadów śniegu. W jakich więc warunkach „drogowych" motorniczowie muszą najbardziej uważać?

Ślisko na torach

Nie wszyscy pasażerowie wiedzą, że szczególnie trudnym okresem dla prowadzących tramwaje jest jesień – zwłaszcza dni, w których na tory spadają liście. Nawet gdy świeci słońce – i warunki drogowe z pozoru są doskonałe – znajdujące się na szynach liście tworzą tzw. madę, czyli bardzo śliską powierzchnię, powstającą z organicznych substancji i wilgoci. Mada znacznie wydłuża drogę hamowania i utrudnia ruszanie z przystanku, a jednocześnie często jest niewidoczna dla prowadzących (można ją porównać do tzw. „szklanki" na drodze).

Przypomnijmy, że popularny, dwuwagonowy tramwaj typu 105N wraz z kompletem pasażerów waży tyle, ile czołg – około 50 ton. Jego standardowa droga hamowania jest kilkukrotnie dłuższa niż auta osobowego. Gdy na torowisko spadną liście, sytuacja robi się trudniejsza i wówczas hamowanie składu, poruszającego się z prędkością 50 km/h, może się wydłużyć z 50 do nawet 80 metrów. Dlatego motorniczowie, zwłaszcza jesienią, starają się jeździć zachowawczo, jednak nie wszystkie sytuacje da się przewidzieć. Będąc pieszym lub kierowcą samochodu, warto więc zwracać uwagę na tramwaje, stosując zasadę ograniczonego zaufania.

Piasek na pokładzie

Na szczęście każdy warszawski tramwaj posiada system, w znacznym stopniu ułatwiający poruszanie się po śliskich torowiskach. Piasecznica to urządzenie wspomagające rozruch i hamowanie – poprzez sypanie piasku na szyny, bezpośrednio pod koła tramwaju. W starszych typach wagonów motorniczy uruchamia ją samodzielnie, w nowszych system sam wykrywa poślizg i stara się mu przeciwdziałać. Zbiorniki piasku są uzupełniane codziennie w zajezdniach lub na pętlach podczas postoju tramwaju. Warto jednak pamiętać, że nawet to rozwiązanie nie daje stuprocentowej gwarancji bezpieczeństwa.

Pielęgnacja i naprawy to też bezpieczeństwo

Warszawskie tramwaje efektownie prezentują się na zielonych torowiskach w otoczeniu drzew, szczególnie jesienią. W stolicy jest sporo takich tras – czerwono-żółte składy kursują wśród drzew np. na Bielanach na ulicy T. Nocznickiego i Marymonckiej, na Pradze-Północ na Jagiellońskiej, a na Bemowie przemierzają las w drodze na Boernerowo. Ale aby mogły bezpiecznie się takimi trasami poruszać, potrzebna jest pielęgnacja koron drzew. Dlatego ogrodnicy usuwają – na zlecenie Tramwajów Warszawskich – uschnięte konary, które mogłyby spaść na sieć trakcyjną, torowisko czy przejeżdżający skład oraz przycinają gałęzie rozrastające się w stronę torów.



Okres jesienny jest dobrym czasem na takie prace, ponieważ drzewa pozbawione liści ułatwiają ocenę stanu korony i wytypowanie gałęzi do usunięcia. Takie prace wykonywane są przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa – np. w czasie nocnej przerwy w ruchu tramwajów; a w przypadku kompleksowej pielęgnacji na długich odcinkach torowisk w weekendy – przy całkowitym wyłączeniu ruchu.

Konserwacja i remonty

Tramwaje Warszawskie, poza dużymi, kompleksowymi remontami swojej sieci, wykonują także mniejsze prace remontowe – wymieniają rozjazdy, tory na zakrętach, naprawiają przejazdy drogowe przez tory. Warszawskie składy przejeżdżają rocznie miliony kilometrów (w 2022 roku było to ponad 51 mln wozokilometrów) i te elementy torowisk zużywają się najszybciej. I podobnie jak w przypadku pielęgnacji zieleni, drobniejsze naprawy wykonywane są nocami a „grubsze" w weekendy, kiedy wyłączenie ruchu na odcinkach tras jest mniej uciążliwe dla pasażerów (tramwaje kursują wtedy trasami objazdowymi i uruchamiane są zastępcze linie autobusowe).

W listopadzie tramwajarze naprawlii w nocy przejazd drogowy przez tory na ulicy Grójeckiej przy Wawelskiej. Zakończyli także prace przy wymianie rozjazdów na skrzyżowaniu ulicy Nowowiejskiej i al. Niepodległości. Te prace były podzielone na dwa listopadowe weekendy. W planach na ten rok tramwajarze mają jeszcze m.in. weekendową naprawę przejazdów drogowych przez tory na rondzie I. Daszyńskiego, na ulicy Okopowej przy M. Anielewicza oraz na ulicy W. Broniewskiego.

Tramwaj ma pierwszeństwo

Jesienią i zimą, czyli w okresie, kiedy dzień jest krótszy i warunki atmosferyczne znacznie gorsze, niż latem, warto pamiętać o tym, że to tramwaj ma pierwszeństwo przed pieszym na przejściu bez sygnalizacji świetlnej – zwłaszcza, że w Warszawie jest sporo takich miejsc. W przypadku zderzenia z 50-tonowym składem, nawet podróżujący samochodem, mają małe szanse by wyjść bez szwanku. Szanse pieszego są jeszcze mniejsze, dlatego w codziennym pośpiechu i wspomnianych, niekorzystnych warunkach pogodowych warto stawiać na pierwszym miejscu bezpieczeństwo.

Aby zwrócić szczególną uwagę na bezpieczeństwo pasażerów i pieszych jesienią, warszawski ZTM przygotował kampanię informacyjną „Bezpieczna jesień z WTP". ■



Boernerowo – ekspresowo

Jest osiedle na obrzeżach stolicy, to muszą być i tramwaje. Niedawno świętowaliśmy 90. rocznicę uruchomienia linii B, przed wojną która zapewniała dogodne połączenie z zachodnimi przedmieściami stolicy. Pod względem wygody nic się nie zmieniło, choć samo miasto się w tamtym kierunku rozrosło.

Dwudziestolecie międzywojenne było czasem intensywnej odbudowy i rozbudowy Polski, spowalnianej zniszczeniami wojennymi i kryzysami gospodarczymi. Najpierw trzeba się było podnieść po stratach wywołanych I wojną światową i najazdem bolszewickim, potem polska gospodarka musiała uporać się ze skutkami wojny celnej z Niemcami, a gdy zaczęła wracać do równowagi, to nadszedł światowy Wielki Kryzys. Właśnie ten ostatni wstrząs gospodarczy spowodował energiczniejsze działania rządu w sektorze budownictwa. Inflacja i rosnące bezrobocie powodowały, że coraz mniej ludzi stać było na mieszkanie.

Dlatego w 1931 roku ruszyła z poparciem rządu akcja taniej rozbudowy okolic miast. Jedną z inwestycji, przeprowadzonych na tych zasadach było tzw. Pierwsze Osiedle Łączności. Magistrat warszawski już w lutym 1932 roku złożył wniosek w sprawie planu zabudowania terenu otoczonego ulicami Elekcyjną, Wolską, Księcia Janusza. W czerwcu 1932 roku zawiązano stowarzyszenie „Pierwsze Osiedle Łączności", które dostało 52 hektary niewykorzystanej dotąd części terenów Transatlantyckiej Radiostacji Nadawczej, leżącej nieopodal północno-zachodnich krańców Warszawy, w odległości około 4,5 kilometra od Powązek.

Wszystko przemyślane

Inżynierowie Adam Kuncewicz i Adam Jurewicz opracowali szczegółowy plan osiedla, z podziałem na 248 działek, siatką ulic, zieleńcami i ochronnymi pasami zieleni. To było osiedle kompletne, dlatego zaplanowali też od razu świątynię, szkołę, ośrodek handlowy i pętlę tramwajową. Tory dla tramwaju trzeba było dopiero wybudować, a w czasach kryzysu i cięć wydatków administracji o pieniądze na taki cel nie było łatwo.

Na szczęście fundusze się znalazły, dzięki współdziałaniu administracji rządowej i władz Warszawy, o czym pisał „Kurier Warszawski" w wydaniu z 9 maja Nr 127/1933:

Magistrat przyjął wniosek w sprawie budowy dwuch linji tramwajowych 1) do Babic (5 km.) od końca ul. Górczewskiej przez Koło; będzie to nowa linja tramwajowa oraz 2) do Bielan (2 km.) od zbiegu szosy Zakroczymskiej z ul. Potocką. Roboty te wykonane będą kosztem przeszło 1 000 000 zł, który uzyskany będzie od rządu bądź w gotówce, bądź w towarach w postaci pożyczki. B. G. K. udzielić ma pożyczki gotówkowej, Fundusz pracy dostarczy robotników, min. komunikacji — szyn, zarząd lasów państwowych słupów i podkładów, min. poczt i telegrafów — kablów i przewodników.



Prasa cały czas donosiła o wyrażeniu przez magistrat zgody na budowanie kolejnych osiedli. W numerze o dzień wcześniejszym „Kurier Warszawski" pisał o planach zabudowania terenów na Powiślu, w okolicach ulic Oboźnej i Topiel czy o kolejnym osiedlu na zachodnich przedmieściach stolicy, a więc planie (...) *zabudowania terenów, otoczonych projektowaną arterją obwodową, łączącą ul. Wolską z ul. Powązkowską, projektowanemi ulicami na zachód od kolei obwodowej oraz ul. Obozową. Na tym obszarze około 50 hektarów, przewidziane jest utworzenie bloków mieszkalnych* (Nr 126/1933).

Warto zwrócić uwagę na daty. Informację o znalezieniu finansowania na budowę linii tramwajowych podano w maju, a już kilka miesięcy później świętowano otwarcie odcinka torów tramwajowych. Zanim się to jednak stało, roboty szły pełną parą, o czym donosiła warszawska prasa.

Terminy wyznaczono bardzo ambitne, zwłaszcza że w tym samym czasie budowano trzy nowe trasy tramwajowe. Otwarcie linii na dzisiejsze Boernerowo (nazwę nadano w 1936 roku aby upamiętnić ministra poczt i telegrafów Ignacego Boernera) oraz na Bródno zaplanowano na końcówkę października, a już 26 września 1933 r. „Kurier Warszawski" pisał o tym, że *Budowa linji tramwajowych do Babic i do cmentarza na Bródnie przy ul. św. Wincentego wykonana jest już w 80 proc., budowa trzeciej linji do centralnego instytutu wychowania fizycznego na Bielanach jest również zaawansowana* (Nr 266/1933).

Dwa dni później ta sama gazeta donosiła szczegółowo o stopniu zaawansowania prac linii tramwajowej. Można założyć, że było to coś, o czym dyskutowano „na mieście" i czytelnicy byli tym żywo zainteresowani. Warto przytoczyć tę notkę prasową w całości (Nr 268/1933):

Budowa nowej linji tramwajowej do osiedla pracowników pocztowo-telegraficznych w Babicach posunęła się o tyle, że tor tramwajowy na całej przestrzeni jest już gotowy i przewodniki zawieszone na słupach bądź drewnianych, bądź żelaznych. Należy wykończyć tylko jeszcze drobne instalacje na sieci, co ma być wykonane w ciągu października, tak, że otwarcie komunikacji nowej linji spodziewane jest w końcu października, lub w początkach listopada. Nowa linja rozpoczyna się od końcowej pętlicy przy ul. Górczewskiej (tramwaj linji Nr. 9), kierując się wzdłuż brukowanej drogi do nowo zbudowanej przez zarząd miasta kolonji z taniemi mieszkaniami w Kole. Dzięki budowie tej linji kolonja w Kole zostanie połączona z miejską siecią tramwajową dla wygody licznej zamieszkałej tu ludności. Przy kolonji będzie urządzony przystanek. Od kolonji tor przerzyna wały fortu Bema, kierując się do Babic. Na linji tej będą kursować oddzielne wagony, jak pomiędzy ul. Grójecką a Okęciem. Linja ta będzie połączona z linją tramwajową przez ul. Leszno, po której kursują tramwaje, oznaczone Nr. 9.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/4027/1 (syg. daw. 1-G-4027-1)
Przecięcie wstęgi podczas uroczystości otwarcia nowej podmiejskiej linii tramwajowej od ul. Górczewskiej do osiedla "Łączność" w Babicach i osiedla "Koło". Minister poczt i telegrafów Emil Kaliński przecina wstęgę, obok stoją: wiceminister poczt i telegrafów Franciszek Drzewiecki (po prawej stronie ministra Kuhna), dyrektor Tramwajów i Autobusów m. Warszawy Alfons Kuhn (po prawej stronie za ministrem Kalińskim), wicewojewoda warszawski Józef Ołpiński (po prawej stronie wiceministra Drzewieckiego) 22 października 1933



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/4027/2 (syg. daw. 1-G-4027-2)
Uroczystość otwarcia nowej podmiejskiej linii tramwajowej od ul. Górczewskiej do osiedla "Łączność" w Babicach i osiedla "Koło". Widoczna brama tryumfalna postawiona z okazji uroczystości oraz ludność przybyła na uroczystość.
22 października 1933

22 ale nie lipca

Budowa poszła zgodnie z planem i już 22 października można było dokonać uroczystego otwarcia nowego fragmentu sieci tramwajowej w stolicy. Wydarzenie miało wysoką rangę, dlatego też nadano mu uroczystą oprawę. Uczestnicy zebrali się o godzinie 11.00 na Placu Teatralnym, skąd specjalnymi tramwajami zostali podwiezieni do stacji końcowej przy zbiegu ulic Górczewskiej i Księcia Janusza. Tam stanęła brama triumfalna, przy której zgromadzili się oficjele. W uroczystości wzięli udział m.in. *przedstawiciele władz państwowych z ministrem poczt i telegrafów, inż. Kalińskim, pods. stanu Drzewieckim, zast. Komisarza rządu na m. st. Warszawę Ołpińskim na czele, oraz władze miejskie z prezydentem miasta inż. Słomińskim. Dyrektor tramwajów miejskich, inżynier Fuchs wygłosił przemówienie, w którem skreślił historję budowy nowej linji* („Kurier Warszawski" Nr 293/1933).

Po części oficjalnej zaproszeni goście wsiedli w tramwaje i jako pierwsi ruszyli do Babic. Dziś wiemy, że wybudowanie tej linii było dobrym pomysłem, a potwierdzenie przyszło już po kilku latach od jej uruchomienia. „Kurier Warszawski" w Nr 205/1937 z 28 lipca zauważał, że w związku z rozwojem osiedli na krańcach miasta zmienił się charakter korzystania z komunikacji miejskiej, m.in. wzrosła średnia

długość przejazdów – w 1925 roku średni przejazd pasażera wyniósł 3,1 km, w 1934 - 34 km.

Autor artykułu z 26 lipca 1937 roku („Kurier Warszawski” Nr 203/1937) wychwalał pomysł budowy nowych linii tramwajowych, z których chętnie korzystali pasażerowie. *Uruchomienie w ostatnich czasach kilku podmiejskich linii tramwajowych, stało się istnym dobrodziejstwem dla przedmieść stolicy, tak gęsto zaludnionych, a dotychczas pozbawionych zupełnie komunikacji publicznej. Po liniach czysto użytkowych, jak bielańska, babicka, okęcka, gocławska i t. d., przyszła obecnie kolej na linię o charakterze raczej wycieczkowym, — wilanowską.*

„Dwudziestka” na lata

Tramwaje linii B jeździły z Ulrychowa a potem z Placu Żelaznej Bramy (czyli okolic Hal Mirowskich i dzisiejszego terenu zielonego między pałacem Lubomirskich a ulicą Marszałkowską). Od maja 1939 roku zaczynały trasę na placu Teatralnym. Przestały kursować tak jak wszystkie warszawskie tramwaje, 8 września 1939 roku.

Na Boernerowo jeździły także tramwaje nocne. W 1937 roku wprowadzono nową formę przejazdów – niektóre tramwaje służbowe, czyli przewożące pracowników, kursujące wcześnie rano lub późno wieczorem, mogły zabierać pasażerów, jeśli były wolne miejsca. W w takich przypadkach na przedzie składy miały wywieszoną tabliczkę z napisem "Przyjmujemy pasażerów". I dzięki temu na Boernerowo dojeżdżały tramwaje z zajezdni Wola czyli z ulicy Młynarskiej.

W czasie okupacji niemieckiej B wróciły na niespełna rok w lipcu 1940 roku. Zimą 1941 roku przemianowano je na 22B a potem w 1944 na 22A o trasie Boernerowo-Koło. Wybuch Powstania Warszawskiego ponownie zatrzymał warszawską komunikację.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/9/6628/2 (syg. daw. 1-U-6628-2)
Dom mieszkalny przy ulicy Parkowej 1
1938-1939

Po II wojnie światowej roku nastała era linii 20. W czasie odbudowy tory przekuto na normalny rozstaw torów (czyli 1435 mm) i stopniowo wydłużano trasę. Na Boernerowo tramwaje dojechały we wrześniu 1946 roku. Drugi kraniec linii zmieniał się na przestrzeni lat – najdłużej „dwudziestka” jeździła na dawne osiedle łącznościowców z pętli przy ulicy S. Banacha - od 1962 do 2006 roku. Dziś dojeżdża tam z prawobrzeżnej części stolicy. ■

Źródła:
„Kurier Warszawski”
Małgorzata Rozbicka, „Osiedle Boernerowo w Warszawie – dzieje budowy, stan zachowania, sugestie w zakresie zasad ochrony konserwatorskiej” [w:] „Ochrona Zabytków” 54/3 (214), 276-291, Warszawa 2001
Trasbus.com



fot. NAC, sygn. 3/1/0/9/66271 (syg. daw. 11-U-6627-1)
Panorama Osiedla. Na 1. planie przyszła ul. Legionów (ob. ul. Ebro) i pośrodku perspektywa późniejszej al. Prystora (ob. ul. Westerplatte). Na 2. planie ul. Wolności (ob. ul. Akantu). W tle maszty antenowe Transatlantyckiej Centrali Radiotelegraficznej.
1932-1934



Warszawa